SUPPLÉMENT D'INFORMATION A

Ouranos

Revue internationale documentaire et scientifique
éditée par la
COMMISSION INTERNATIONALE D'ENQUÊTES SCIENTIFIQUES

ASTRONAUTIQUE
SATELLITES
FUSÉES COSMIQUES
ANTIGRAVITATION
DROIT SPATIAL

OBJETS VOLANTS
NON IDENTIFIÉS
ASTRONOMIE
CYBERNÉTIQUE
AÉRONAUTIQUE

SIÈGE : 6, rue Pelleterie - VALENCE (Drôme), France.
C. C. P. « OURANOS » : Paris, 10.522.47
Abonnement annuel : France : 15 NF — Etranger : 18 NF
(Service bimestriel). - Le numéro : France : 3 NF - Etranger : 3,75 NF

10e année
N° 25 bis

Directeur général : MARC THIROUIN
Chef du Service d'enquête : JIMMY GUIEU
Rédacteur en chef : YVES-M. BORNECQUE

Chers lecteurs d'Ouranos,

LA parution régulière d'*Ouranos,* qui avait été retardée plusieurs fois par des causes diverses, notamment par l'accroissement excessif de nos tâches, et, en dernier lieu, par le transfert de notre siège à Valence (Drôme), sera reprise à partir du numéro 26.

En outre, une place plus grande sera réservée, à partir du numéro 26 — qui subira d'importantes modifications — aux rubriques concernant les S. V., et particulièrement aux enquêtes de la C.I.E.S.O., aux observations et à l'actualité.

Toutefois la préparation de ce numéro doit être légèrement différée en raison de l'état de santé de Marc Thirouin, qui est profondément désolé de devoir faire appel une fois encore à la patience de nos abonnés.

C'est pourquoi ceux-ci reçoivent aujourd'hui — à titre provisoire — la présente feuille d'information, destinée à garder le contact avec eux.

Il n'est nullement question d'abandonner la parution de notre Revue, qui reverra le jour très prochainement.

Nous vous adressons l'expression de notre fidèle dévouement.

La C.I.E.S.O.

Des passages d' « objets volants non identifiés », nombreux et importants, continuent d'être observés dans le monde entier

Nous publierons bientôt les observations d'O.V.N.I., faites en 1960 et 1961. Elles sont considérables et ne le cèdent en rien à celles des années antérieures. Citons notamment : *Cérons, Anthéor, Saint-Omer, Lalonde, Cestas,* etc.

Nous avons diligenté sur ces faits (dont plusieurs atterrissages), des enquêtes que nous publierons intégralement.

En attendant, on pourra trouver plus loin la suite des observations effectuées au-dessus du territoire français métropolitain depuis septembre 1958, que nous compléterons ultérieurement par des listes venant d'Afrique du nord, de la Communauté et de l'étranger.

On pourra lire en outre, ci-après, le compte rendu de deux apparitions d'objets, très importantes, observées en 1959 aux U.S.A. et en Angleterre par des pilotes de lignes, dont les rapports se recoupent, et par le personnel d'un aéroport, témoins particulièrement qualifiés.

ENTRE NEWARK ET DETROIT (U.S.A.), LES EQUIPAGES ET PASSAGERS DE SIX AVIONS DE LIGNE RENCONTRENT TROIS O.V.N.I. EN VOL

Extrait du rapport de notre correspondant, Major Donald E. KEYHOE, U.S. Air Marine Corps (en retraite), directeur de la *N.I.C.A.P.*, Washington [1].

L'équipage d'un D.C. 6 et les 35 passagers observent trois O.V.N.I.

Le 24 février 1959, à 19 h 10, un DC. 6 quadrimoteur de l'*American Airlines* décolla de l'aéroport de Newark à destination de Détroit sans escale. Aux commandes était le capitaine Peter Killian, pilote depuis vingt ans, dont quinze sur les avions de lignes, ce qui représente un total de navigation de plus de 6 400 000 kilomètres. Son premier officier était John Dee, pilote licencié comme Killian, donc reconnu comme un pilote de lignes expérimenté par la « Federal Aviation Agency ».

Le DC. 6 se trouvait au-dessus de la Pennsylvanie, volant à 2 500 mètres d'altitude, lorsque le capitaine Killian vit pour la première fois les S.V.

« Il était 20 h 45, a-t-il déclaré. Nous étions entre Philipsburg et Bradford lorsque je jetai un coup d'œil vers le Sud et vis trois lueurs jaunâtres. Elles se trouvaient en formation linéaire. Au premier coup d'œil, je pensai qu'il s'agissait d'étoiles dans la ceinture d'Orion. Mais je jetai un second coup d'œil et je vis à la fois Orion et les objets étrangers. Orion était considérablement plus haut. D'autre part, les objets étaient plus brillants et d'une couleur différente. Il n'y avait aucune chance d'erreur. Bien qu'il y eût quelques nuages au-dessous de nous, à 1 500 mètres, tout le ciel au-dessus de cette couche était absolument clair. Notre visibilité était d'environ 160 kilomètres.

» Tout d'abord, j'estimai que les objets n'étaient pas à plus de 1 600 mètres de nous. Etant donné que je ne connaissais pas leur dimension, ceci n'était évidemment qu'une impression. Je crois maintenant qu'ils n'étaient pas aussi près. Toutefois, par moments, l'un d'eux s'approchait, puis retournait dans sa formation. »

» Après avoir fait remarquer les S.V. au premier officier Dee, Killian en fit part à ses 35 passagers par le « public-address system » en usant de précautions pour éviter qu'ils ne s'alarment. Les stewardess Edna LaGate et Beverly Pingree éteignirent les lumières de la cabine afin de permettre une meilleur vision. Et, dans les quarante minutes qui suivirent, tout le monde à bord vit les mystérieux objets.

L'un des passagers avait un passé dans l'aviation, M[r] N.-D. Puncas, directeur général de la division Urica de la *Curtiss-Wright*. Son rapport coïncide avec celui du capitaine Killian : le ciel était sans nuages au-dessus de l'avion. Les S.V., dit-il, apparurent comme des choses rondes. « J'ai regardé à l'extérieur et j'ai vu les objets, qui se trouvaient dans une formation précise, a-t-il déclaré. De temps à autres, l'un d'eux devenait plus brillant que les autres, comme s'il se rapprochait de l'appareil. Je n'ai jamais observé quelque chose d'analogue auparavant. »

Un seul des passagers manifesta quelque crainte. « Je lui dis, déclara Killian, que s'il y avait quelque danger je suis sûr qu'il se serait depuis longtemps manifesté. »

Lorsque le DC 6 se trouva au-dessus d'Erié, le capitaine Killian lança un appel radio, demandant si d'autres équipages d'appareils, dans la région, pouvaient voir les objets.

Deux autres capitaines de l'American Airlines répondirent rapidement. L'un, un peu plus au nord, dit à Killian qu'il avait observé les S.V. pendant dix à quinze minutes. L'autre, près de Toledo, qu'il avait regardé et qu'il avait vu les objets après l'appel de Killian.

Alors qu'ils survolaient le lac Erié, le capitaine Killian envoya un message radio pour rapport à « l'American Airlines Communications » à l'aéroport de Detroit. Entre temps, l'appareil descendait et les trois objets se perdaient dans la brume qui régnait à basse altitude.

Cinq autres équipages confirment l'observation...

Pendant ce temps, ce que Killian et Dee ignoraient, c'est que les S.V. avaient également été observées par trois équipages de « l'United Airlines ». Dans l'un de ces cas, le capitaine A.-D. Yates déclara que les objets avaient été observés de 20 h 40 à 21 h 10 entre Lokhaven (Pennsylvanie) et Youngstown (Ohio). Ceci fut confirmé par le Flight Engineer L.E. Baney.

Les engins ont été vus également par les équipages de l'*United Flights* 937 et 321, qui volaient tous deux à l'est de Newark. Pendant qu'ils observaient les objets, les équipages en rendaient compte par radio. Tous les pilotes et Flight Engineers étaient d'accord sur ce point que les lumières se trouvaient sur des engins séparés qui respectaient une certaine formation.

... ainsi que des témoins au sol.

A Akron, une confirmation fut donnée par des témoins au sol. Entre 21 h 15 et 21 h 20, plusieurs rapports locaux de S.V. furent enregistrés par le « Groupe de Recherches sur les S.V. » de Akron. Tous les témoins décrivirent trois objets brillants.

Premières réactions...

Après l'atterrissage du capitaine Killian, un passager parla de l'observation à un journal de Detroit. L'officier de presse local de l'American Airlines approuva alors la publication du rapport du capitaine Killian.

Le matin suivant, je demandai un commentaire à l'Air Force. A ce moment l'Air Force n'avait pas d'explication pour les observations, mais disait qu'il était en train de faire son enquête. La « Federal Aviation Agency » fut alors contactée et une déclaration officielle fut donnée; celle-ci : « Notre responsabilité cesse lorsqu'un rapport de S.V. est transmis à l'autorité militaire. » La F.A.A. dit qu'elle n'avait aucune information sur les rapports des pilotes d'avion; rien ne leur était parvenu de leurs services de Detroit.

---

1. Publié également dans *U.F.O. Investigator*, organe de la N.I.C.A.P., vol. I, n° 7.

Le même jour, les contrôleurs de trafic, à Detroit, dans la tour de contrôle, nièrent avoir reçu une notification. On dit à *Free Press,* journal de Detroit, qu'ils étaient « complètement dans le noir » au sujet du rapport du capitaine Killian. (Dès lors, il y eut dans les journaux de Detroit, la publication d'une histoire sous gros titres en première page).

Un interview du Premier officier John Dee.

Aux premières heures du 26 février, « Long John », sur la station WOR, radiodiffusa un court interview du premier officier Dee. Le ciel, au-dessus de l'avion, déclara Dee, était « très clair ». Confirmant le rapport publié de Killian, il ajouta qu'ils avaient envisagé brièvement l'hypothèse d'une opération de ravitaillement en vol d'avions à réaction. Mais un contrôle après l'atterrissage les dissuada que de tels vols aient pu avoir lieu. (Le capitaine Killian me dit d'ailleurs par la suite qu'il avait déjà rejeté cette idée).

Ces objets ont une origine extra-terrestre, estime le lieutenant-colonel L.-B. James, expert en missiles.

Entre temps, à Detroit, une explication par astronefs fut suggérée par le lieutenant-colonel Lee B. James, expert en missiles de l'Armée, associé avec Wernher von Braun à l'Army Ordnance Missile Command à Huntsville. Parlant devant les membres de la Société des Ingénieurs professionnels de Michigan, le lieutenant-colonel James dit que les objets vus par les équipages d'avions pouvaient parfaitement venir de l'espace.

« Je sais qu'ils ne viennent pas d'ici », dit l'expert en missiles, « et ils ne viennent pas de Russie. Nous, dans notre civilisation, ne sommes pas aussi avancés que cela. »

Si les équipages et les passagers ont réellement vu ce qu'ils rapportent, dit le lieutenant-colonel James, il faut admettre que les objets « viennent de l'espace, d'une civilisation qui a des décades d'avance sur nous ».

Un ingénieur l'interrogea au sujet du rapport du capitaine Killian selon lequel son écran radar n'avait révélé aucune S.V. Le lieutenant-colonel James répondit : « Cette civilisation a parfaitement pu résoudre ce problème. Il se peut qu'elle utilise un camouflage spécial ou un composé de certains corps capable de prévenir de telles réflexions. »

Le 26 février apporta également une déclaration publique de l'*American Airlines*. Ce fut une surprise, car jusqu'ici la Compagnie était restée bouche cousue au sujet des S.V. Faisant des commentaires sur la localisation des observations, la compagnie *American Airlines* révéla que ses pilotes avaient fait un nombre considérable d'observations dans le Midwest où cette rencontre s'était produite.

Un interview du pilote Killian.

Dans un interview à notre collaborateur Lex Mebane (du C.S.I.), le capitaine Killian fit un commentaire sur les lueurs changeantes des S.V. Non seulement, dit-il, leur couleur se modifiait par instants, passant du jaune au blanc bleuté, mais leur intensité a varié depuis une brillance extrême jusqu'à de temporaires disparitions. Killian s'était demandé un instant si les S.V. essayaient de se signaler, mais il ne remarqua aucun thème, aucune régularité dans les changements d'éclat et de couleur.

La vitesse des S.V. variait également, déclara le capitaine Killian. Par instants, elles filaient rapidement puis, apparemment, traînaient, comme si elles voulaient laisser à Killian le temps de les rattraper. Ces mouvements furent aisément observés, puisque l'appareil volait suivant une route constante 300 degrés. Le capitaine dit, que certains des passagers lui demandèrent de voler plus près des objets, mais il devait considérer leur sécurité, à supposer que les règlements lui eussent permis de faire ce qu'ils lui demandaient. Il ajouta d'autre part qu'il n'avait manifestement pas assez de vitesse pour lutter à cet égard avec les S.V.

UNE LUMIERE JAUNE BRILLANTE STATIONNE PENDANT VINGT MINUTES AU-DESSUS DE L'AEROPORT DE LONDRES

Le 26 février 1959 — deux jours après l'observation de Newark-Detroit relatée ci-dessus — entre 19 h 25 et 19 h 45, le personnel de l'aéroport de Londres signala un disque jaune au-dessus du terrain. Le commandant du quartier général de la R.A.F. le décrivit comme une « lumière jaune brillante, d'intensité variable, se maintenant à quelques 60 mètres d'altitude seulement, pendant vingt minutes environ, puis disparaissant en s'élevant à grande vitesse ».

Des agents de la police, les contrôleurs du trafic aérien et diverses autres personnes ont observé l'objet tout à loisir à la jumelle. Les opérateurs des radars firent cependant savoir que leurs appareils n'enregistraient rien, ce qui n'est pas exceptionnel en pareil cas.

M. Ch.-H. Gibbs-Smith a publié sur cette observation, dans *Flying Saucer Review* (vol. 5, n° 3), une enquête et une étude critique fort intéressantes.

Notre photo du n° 25, p. 17,

LE MYSTERIEUX OBJET DE TULAROSA

Rapport d'analyse photographique

par

John T. Hopf [1].

Miss Ella Louise Fortune, qui prit cette photo, doit être félicitée pour son excellente technique. Le cliché Kodachrome original, de 35 millimètres, est tout à fait remarquable, car l'objet est d'un blanc brillant et sa forme, contrastant avec le fond bleu sombre du ciel est parfaitement distincte. Sur les reproductions en noir et blanc, la mince traînée partant de l'extrêmité gauche de l'objet est peu visible en raison de sa pâleur.

Il est incontestable que la photo est authentique; c'est celle d'un objet situé à une grande distance de l'appareil. La vitesse d'obturation d'un appareil de ce type (Kodak Pony) est, en fait, généralement de 1/25 de seconde quand l'index est placé sur 1/50. Donc le temps de pose indiqué, de 1/50 seconde à f. 16, avec polariseur, coïncide bien avec l'opacité du cliché telle qu'on l'observe.

Les personnes qui ne connaissaient cette photo que par sa reproduction en noir et blanc ne manquent pas, quand on leur projette le cliché, d'être frappées par l'effet de relief. Ceci est simplement dû au fort contraste existant entre l'objet blanc et le ciel sombre, résultant de l'emploi d'un filtre polarisant et d'un temps de pose minimum. Le temps normal pour une scène de ce genre serait de 1/50 seconde à f. 11. Toutefois le temps utilisé était exactement celui qui convenait pour faire ressortir le maximum de détails dans un objet aussi brillant que celui-ci.

Un examen attentif de l'original et des agrandissements Ektachrome indique que l'objet réfléchissait ou *produisait* au moins deux fois plus de lumière que les nuages figurant sur la photo. Un petit nuage dans le coin supérieur gauche (*invisible sur la reproduction*) et ceux du sommet sont tout à fait bleus, comparativement, et légèrement sous-exposés. Je ne pense pas qu'un nuage ordinaire impressionnerait la pellicule aussi fortement que l'a fait l'objet en question.

Si l'on agrandit 50 fois le diamètre de cet objet, un « grain » apparaît, qui est celui de la pellicule originale. Bien qu'avec un grossissement aussi poussé les lignes les plus nettes elles-mêmes apparaissent légèrement floues — en raison des aberrations inhérentes à l'objectif de l'appareil et des pertes de sensibilité de l'émulsion photographique — je pense cependant qu'un objet solide aurait donné un contour plus net, étant donné surtout son immobilité apparente au moment où la photo fut prise.

Il est certain que si l'objet s'était trouvé derrière les montagnes, il y aurait eu un certain flou dû à l'agitation atmosphérique au-dessus de ce relief, mais probablement insuffisant pour doter l'objet d'un aspect asymétrique et de points ombrés, qui indiquent une forme plus nébuleuse que solide. Bien que j'aie l'impression que cet « objet » ne soit pas un corps solide, c'est certainement un phénomène insolite et digne de retenir l'attention d'un aérologiste qualifié.

1. *The A.P.R.O. Bulletin* (Coral E. Lorenzen, Alamogordo, N.M., U.S.A.), sept. 1958.

OBSERVATIONS FIN 1958

ADDENDA ET RECTIFICATIFS AU N° 24 :

1er sept. **Laval** (Mayenne), 21 h 30. — Une automobile roulant à 90 km/h. A 150 m envir. : engin immobile à 10 m au-dessus du sol.

13 oct. **Jasse**, 20 h. — Objet plat semblant planer; direct. O. Observée 1 mn.

24 oct. **Branne** (Gironde), 18 h 30. — Cigare lumin. observé 3 sec.

24 oct. **Ayen** (Corrèze), 15 h. — Ballon ovale, sorte d'antenne à ses extrémités (Probablement même observ. que 24 oct. **Brive** (n° 24).

27 oct. **Thèze.**

28 ou 29 oct. **Theys** (Isère) et non « Teys ».

31 oct. **Etretat,** vers 20 h 30. — Les lueurs bleutées furent observées aussi de **Rouen** et environs; elles avaient un aspect fulgurant rappelant les éclairs de chaleur et les lueurs produites par les trolleys sur les fils électriques givrés. Le temps était particulièrement beau, les étoiles brillaient, il n'y avait aucun nuage dans le ciel. Ces phénomènes lumineux ont été observés au même moment dans une aire triangulaire de 70, 90 et 100 km de côtés (Le Havre, Dieppe, Rouen). A Etretat, les phénomènes décrits se sont produits au-dessus de la mer, face à la plage.

SUITE DES OBSERVATIONS :

3 déc. **Lons-le-Saunier** (Jura), 17 h. — Une boule de feu rouge (15 cm de diam. ?) tombe comme une fusée d'artifice en rasant le toit des maisons et touche le sol de la place centrale dans une gerbe d'étincelles. On ne retrouve aucune trace.

3 déc. **Niort** (D.-S.), entre 17 h 15 et 17 h 25. — Traînée blanche à tête lumineuse orientée vers le SE. Direct. E. Queue très allongée se déplaçant en même temps que la tête.

5 déc. **Chanteau** (Loiret), 18 h 15. — Objet semblant en flammes, tournoyant sur lui-même. Direct. horiz. Temps d'observ. : 3 mn.

5 déc. **Dijon** (C.-d'Or), 23 h. — Objet bleu, fort sifflement, qui « se dissout ».

(*A suivre.*)

NOTRE SOUSCRIPTION. — Notre quatrième liste de souscription ne peut être publiée dans la présente feuille en raison du manque de place; elle figurera dans le numéro 26 de la Revue, en même temps que les souscriptions qui seront reçues entre temps.

Le Directeur de publication : Marc THIROUIN. — 6790. Imprimerie BIÈRE, 18, rue du Peugue, Bordeaux (France). N° 856 impr. — Dépôt légal : 1er trim. 1961.